



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 193 141 A2**

(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:
03.04.2002 Bulletin 2002/14

(51) Int Cl.7: **B60R 21/20**

(21) Numéro de dépôt: **01402374.1**

(22) Date de dépôt: **14.09.2001**

(84) Etats contractants désignés:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(72) Inventeurs:
• **Arnaud, Mathieu**
80260 Vaux en Amienois (FR)
• **Quentin, Frédéric**
75013 Paris (FR)

(30) Priorité: **28.09.2000 FR 0012382**

(74) Mandataire: **Bouget, Lucien et al**
Cabinet Lavoix
2, Place d'Estienne d'Orves
75441 Paris Cédex 09 (FR)

(71) Demandeur: **Peugeot Citroen Automobiles SA**
92200 Neuilly sur Seine (FR)

(54) **Siège de véhicule automobile comportant un appui-tête et un sac gonflable à l'intérieur de l'appui-tête**

(57) L'appui-tête renferme au moins un sac gonflable (6, 6') dont le gonflement est commandé par un détecteur d'un événement accidentel tel qu'un détecteur de retournement du véhicule automobile, pour faire pas-

ser le sac gonflable (6, 6') d'un état replié à l'intérieur de l'appui-tête (4) à un état déployé dans lequel le sac (6, 6') s'étend latéralement par rapport à la tête et au cou et enveloppe une épaule et au moins une partie de thorax de l'occupant du siège (1).

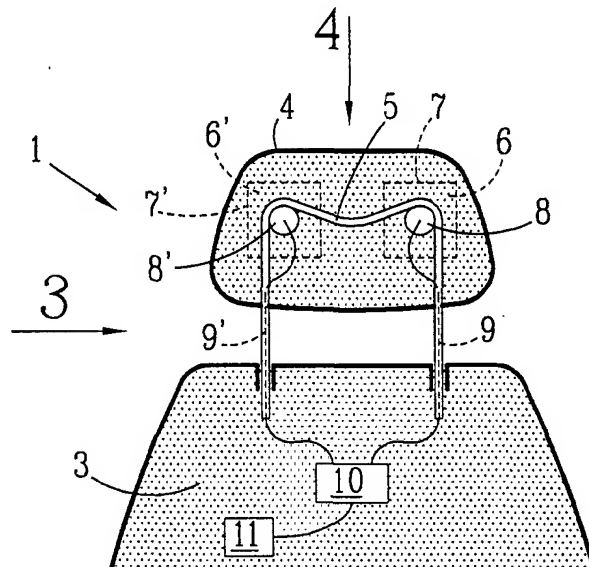


FIG.2

Description

[0001] L'invention concerne un siège de véhicule automobile comportant un dossier et un appui-tête fixé au-dessus d'une partie supérieure du dossier et un sac gonflable logé dans l'appui-tête.

[0002] Pour équiper les véhicules automobiles de conception moderne, on a proposé de nombreux dispositifs de sécurité tels que des ceintures ou des sacs gonflables qui sont destinés à protéger les utilisateurs des véhicules automobiles, qu'ils se trouvent à l'emplacement du conducteur au poste de conduite ou à une place de passager.

[0003] Cependant, dans le cas de certains accidents de la route, on s'est aperçu que les dispositifs de sécurité existants sont inefficaces pour assurer une protection complète des utilisateurs. Notamment, dans le cas d'accidents de la route au cours desquels un véhicule automobile se retourne et subit une rotation autour de son axe longitudinal, les occupants du véhicule automobile peuvent subir, dans l'habitacle, au cours du retournement ou de retournements successifs du véhicule automobile, des chocs sur la tête occasionnant des blessures graves et parfois mortelles. Dans le cas des cabriolets roulant à l'état découvert, lors d'une rotation du véhicule autour de son axe longitudinal, les occupants du véhicule peuvent être éjectés partiellement de l'habitacle et subir de ce fait des chocs très violents, à l'extérieur du véhicule, occasionnant de très graves blessures.

[0004] On a donc pensé à utiliser des dispositifs de sécurité permettant de mieux fixer et solidariser l'occupant du véhicule sur son siège.

[0005] On a en particulier proposé des systèmes de ceinture de sécurité qui sont implantés dans l'habitacle et fixés sur des parties de carrosserie de l'habitacle. L'inconvénient de tels systèmes à ceinture de sécurité est qu'ils ne retiennent pas le torse et la tête de l'occupant lors de mouvements verticaux et transversaux tels que ceux qui sont provoqués par un retournement du véhicule automobile.

[0006] On a également proposé des systèmes de ceinture de sécurité qui sont intégrés à des sièges du véhicule automobile. De tels systèmes ne retiennent pas non plus le torse et la tête de l'occupant lors de mouvements transversaux provoqués par un retournement.

[0007] Dans le cas de véhicules de compétition, on utilise des systèmes de harnais qui sont efficaces mais qui sont difficilement utilisables sur des véhicules destinés au marché grand public, du fait des contraintes liées à leur utilisation, au moment où l'on fixe le harnais en position de protection et au moment où l'on détache le harnais pour libérer l'utilisateur.

[0008] On a donc proposé des dispositifs articulés de retenue de l'occupant contenus dans le dossier d'un siège de véhicule et se déployant au moment de l'accident en s'adaptant aux épaules de l'occupant du siège.

[0009] On a proposé également des sacs gonflables

ou airbags latéraux, généralement fixés dans le dossier du siège du véhicule automobile.

[0010] De tels dispositifs sont volumineux et chers et ne présentent pas toujours une efficacité satisfaisante.

[0011] Les sièges de véhicules automobiles et en particulier les sièges avant comportent généralement un appui-tête fixé au-dessus d'une partie supérieure du dossier dont la position peut être réglée en fonction de la taille et de la morphologie de l'occupant. De tels appuis-tête comportent une face antérieure destinée à servir de surface d'appui pour la tête d'un utilisateur du siège. L'appui-tête peut ainsi servir de moyen de retenue pour la tête de l'utilisateur dans le cas de certains chocs. Toutefois, la protection apportée par les appuis-tête est très limitée et même inexistante, dans le cas d'un retournement du véhicule automobile.

[0012] Le but de l'invention est donc de proposer un siège d'un véhicule automobile comportant un dossier et un appui-tête fixé au-dessus d'une partie supérieure du dossier et comportant une face antérieure destinée à servir de surface d'appui pour la tête d'un utilisateur du siège, le siège comportant des moyens de protection efficaces dans le cas d'accidents graves au cours desquels le véhicule automobile subit une rotation autour de son axe longitudinal.

[0013] Dans ce but, l'appui-tête renferme au moins un sac gonflable dont le gonflement est commandé par un détecteur d'un événement accidentel, pour faire passer le sac gonflable d'un état replié à l'intérieur de l'appui-tête à un état déployé dans lequel le sac s'étend latéralement par rapport à la tête et au cou et enveloppe une épaule et au moins une partie du thorax de l'utilisateur.

[0014] Afin de bien faire comprendre l'invention, on va décrire un siège de véhicule automobile suivant l'invention comportant un appui-tête et un dispositif de sécurité à sac gonflable dans l'appui-tête et son fonctionnement lors d'un accident de la route.

[0015] La figure 1 est une vue de côté du siège de véhicule automobile.

[0016] La figure 2 est une vue de face d'une partie supérieure du dossier et de l'appui-tête du siège de véhicule automobile équipé d'un dispositif de sécurité à sac gonflable.

[0017] La figure 3 est une vue de côté suivant 3-3 de la figure 2 montrant un sac gonflable en position déployée par rapport à la partie supérieure du corps d'un occupant du siège de véhicule automobile.

[0018] La figure 4 est une vue de dessus suivant 4 de la figure 2 montrant la position à l'état déployé de deux sacs gonflables de l'appui-tête du siège, par rapport à la tête d'un occupant du siège de véhicule automobile.

[0019] La figure 5 est une vue de face du siège de véhicule automobile montrant la position déployée de deux sacs gonflables de l'appui-tête, par rapport à la partie supérieure du corps d'un occupant du siège de véhicule automobile.

[0020] La figure 6 est une vue en perspective d'un sac gonflable d'un appui-tête de siège suivant l'invention en

position déployée.

[0021] Sur la figure 1, on a représenté un siège de véhicule automobile désigné de manière générale par le repère 1 comportant, de manière habituelle, une assise 2 et un dossier 3.

[0022] Le siège 1, qui peut être un siège avant de véhicule automobile, comporte un appui-tête 4 fixé sur une partie supérieure du dossier 3, par l'intermédiaire d'une armature 5 constituée par exemple par une barre ou tube en acier.

[0023] Le siège de véhicule 1, réalisé suivant l'invention, comporte, à l'intérieur de son appui-tête 4, un dispositif de sécurité constitué par au moins un sac gonflable 6.

[0024] La face 4a de l'appui-tête 4 dirigée vers l'avant du siège 1 constitue une surface d'appui pour la tête d'un occupant du siège 1 de véhicule automobile, par exemple dans le cas d'un choc ou d'une accélération brusque, de telle sorte qu'une force dirigée vers l'arrière soit exercée sur la tête de l'occupant du siège. L'appui-tête 4 comporte, autour de l'armature 5 en acier, une matelassure qui est recouverte extérieurement par un tissu de garnissage, au moins sur la face avant 4a de l'appui-tête.

[0025] Comme il est visible sur la figure 2, l'armature 5 de l'appui-tête 4 peut présenter une forme générale en U, les deux branches droites du U étant engagées dans des ouvertures de la partie supérieure du dossier 3 du siège pour la fixation de l'appui-tête. Les branches droites de l'armature 5 et la partie supérieure du siège comportent des moyens coopérant pour régler la hauteur de l'appui-tête 4, en fonction de la taille et de la morphologie de l'occupant du siège 1.

[0026] Selon l'invention, deux cavités 7 et 7' sont ménagées dans la matelassure 4 de l'appui-tête dans lesquelles peuvent être logés deux sacs gonflables 6 et 6' à l'état plié et une cartouche de gonflement respective 8 ou 8' du sac gonflable. Les cartouches 8 et 8', et par leur intermédiaire les sacs gonflables 6 et 6', sont fixés sur l'armature 5 de l'appui-tête, de préférence dans les angles séparant la branche commune et les deux branches droites parallèles de l'armature 5.

[0027] Les cartouches 8 et 8' sont reliées par des fils électriques respectifs 9 et 9' à un ensemble de commande 10 relié à un détecteur 11 qui peut être, par exemple, un détecteur d'assiette du véhicule automobile susceptible d'émettre un signal d'actionnement de la commande 10 des cartouches 8 et 8' des sacs gonflables, dans le cas d'un accident de la route se traduisant par une rotation du véhicule automobile autour de son axe longitudinal.

[0028] Le module de commande 10 des sacs gonflables 6 et 6' peut être placé dans le dossier 3 du siège de véhicule automobile, l'encombrement du boîtier renfermant le module de commande 10 étant réduit et sensiblement inférieur à l'encombrement d'un dispositif de sécurité à sac gonflable à disposition latérale placé dans le dossier 3. En effet, comme indiqué plus haut, un des

inconvenients des dispositifs de sécurité à sac gonflable à disposition latérale disposé dans le dossier d'un siège de véhicule automobile est l'encombrement de ces dispositifs.

[0029] La disposition de sac gonflable dans l'appui-tête du véhicule automobile permet donc de limiter l'encombrement des dispositifs de sécurité dans le dossier du siège.

[0030] Les cartouches 8 et 8' de gonflement des sacs gonflables 6 et 6' sont dirigées, de préférence, vers l'arrière de l'appui-tête 4, de façon que la charge contenue dans la cartouche et assurant le gonflement du sac ne puisse occasionner de blessure à la tête de l'occupant du siège. De même, lors de sa sortie de l'appui-tête, le sac gonflable est d'abord dirigé vers l'arrière à l'opposé de la tête de l'occupant pour éviter de lui faire subir un choc au moment de la sortie et du gonflement du sac.

[0031] Toutefois, il est possible également de placer les cartouches de gonflement des sacs gonflables dans des dispositions où elles sont dirigées soit vers les côtés latéraux, soit vers la face supérieure de l'appui-tête 4. Les seules faces de l'appui-tête qui ne peuvent être utilisées pour la sortie du sac sont la face d'appui frontale et la face inférieure de l'appui-tête.

[0032] L'actionnement du module de commande 10 des sacs gonflables 6 et 6' par le détecteur d'assiette 11 du véhicule automobile est assuré dès le début de l'accident de la route se traduisant par un retournement du véhicule automobile autour de son axe longitudinal. Les sacs gonflables 6 et 6' sont alors extraits de l'appui-tête et gonflés par les cartouches 8 et 8' en un temps très court.

[0033] Sur la figure 3, on a représenté l'un des sacs gonflables à l'état extrait et à l'état gonflé dans une vue latérale.

[0034] Sur la figure 4 on a représenté les deux sacs gonflables 6 et 6' disposés de part et d'autre de la tête 12 d'un occupant du siège de véhicule automobile, en vue de dessus, dans leurs positions extraite et gonflée.

[0035] On voit sur les figures 3 et 4, que la tête 12 et le cou 13 de l'occupant 14 du siège 1 du véhicule automobile sont protégés latéralement par les sacs gonflables 6 et 6' qui se trouvent en vis-à-vis de la tête et du cou du passager, sur les côtés latéraux droit et gauche de l'appui-tête 4.

[0036] Dès le début de l'accident se traduisant par un retournement du véhicule automobile, la tête du passager 14 est donc protégée contre des chocs latéraux à l'intérieur de l'habitacle du véhicule automobile.

[0037] En outre, comme il est visible sur les figures 3, 4 et 5, les sacs gonflables 6 et 6' comportent, en plus de leurs parties supérieures respectives 6a et 6'a situées de part et d'autre de la tête 12 et du cou 13 du passager du véhicule dans la position gonflée des sacs 6 et 6', deux parties inférieures respectives 6b et 6'b enveloppant chacune une épaule 16 ou 16' du passager 14 et une partie respective 15 ou 15' du thorax du passager 14, dans leur état gonflé.

[0038] De ce fait, dès le début de l'accident de la route, le passager est maintenu sur son siège par le dessus et vers l'avant, par les parties inférieures du sac gonflable, de sorte qu'on évite des chocs sur la tête 12 du passager, à l'intérieur de l'habitacle, par des mouvements verticaux ou vers l'avant.

[0039] Dans le cas d'un cabriolet à l'état découvert, les sacs gonflables interdisent une éjection même partielle du passager hors de l'habitacle ouvert vers le haut.

[0040] Sur la figure 6, on a représenté, à l'état gonflé, le sac gonflable 6 situé à droite du siège, lorsqu'on regarde le siège de l'arrière vers l'avant, c'est-à-dire depuis l'arrière du dossier 3. Le sac gonflable 6 est représenté à l'état gonflé, en perspective, vu depuis l'arrière du siège. Sur la partie supérieure 6a du sac gonflable 6, est prévu un ajutage 17 de raccordement du sac à la cartouche de gonflement 8 correspondante, pour assurer à la fois la fixation du sac à l'appui-tête sur l'armature de laquelle est fixée la cartouche 8 et l'admission de gaz pour le gonflement du sac jusqu'à son état gonflé, comme représenté sur la figure 6.

[0041] La partie supérieure 6a du sac présente la forme d'un coussin destiné à se déployer autour de l'appui-tête, par exemple à partir de sa face arrière et à occuper une disposition latérale à droite de l'appui-tête.

[0042] La partie inférieure 6b du sac gonflable comporte une partie latérale 6'b destinée à envelopper l'épaule droite de l'occupant 14 et une partie frontale 6''b destinée à venir se rabattre contre une partie du thorax du passager 14, comme il est visible en particulier sur la figure 5.

[0043] Le sac gonflable 6' disposé sur la partie de gauche de l'appui-tête 4 et destiné à se déployer sur la gauche du siège est symétrique du sac gonflable 6 situé à droite par rapport à un plan médian vertical du siège.

[0044] Il est bien sûr préférable d'utiliser deux sacs gonflables se déployant à droite et à gauche de l'appui-tête, mais dans certains cas, il est possible de prévoir un seul sac gonflable se déployant de manière à protéger la tête et le cou du passager du véhicule automobile sur un côté et à envelopper et à maintenir le torse de l'occupant à partir d'un des côtés de l'appui-tête. Dans tous les cas, le ou les sacs gonflables, une fois activés pour leur gonflement, ne doivent commencer à se dégonfler qu'à partir du moment où on peut estimer que le véhicule accidenté est totalement immobilisé.

[0045] On doit donc prévoir un module de commande et un détecteur de retournement permettant de commander le gonflement des sacs gonflables dès le début du retournement et une technologie du sac gonflable évitant que celui-ci ne se dégonfle avant qu'un intervalle de temps suffisant ne se soit écoulé, pour assurer une protection aux passagers pendant toute la durée de l'accident jusqu'à l'arrêt du véhicule automobile.

[0046] On peut également prévoir l'utilisation d'un détecteur tel qu'un accéléromètre permettant de déterminer les mouvements du véhicule automobile lors de l'accident.

[0047] Le siège suivant l'invention présente, par rapport aux sièges connus équipés de dispositifs de sécurité, les avantages suivants, lors d'un accident de la route :

- il empêche les mouvements verticaux et transversaux du torse et de la tête de l'occupant du siège,
- il répartit mieux les efforts de retenue de l'occupant sur son siège entre les épaules, le cou et la tête de l'occupant,
- le ou les sacs gonflables du siège occupent un volume plus réduit à l'état replié que les dispositifs antérieurs connus de retenue articulés,
- il s'adapte à toutes les morphologies de passager à partir du moment où la hauteur de l'appui-tête est réglée en fonction de la taille de l'occupant.

[0048] Bien que le siège de véhicule suivant l'invention présente un intérêt tout particulier dans le cas des cabriolets, ce siège peut être également implanté dans les véhicules de type berline.

Revendications

1. Siège d'un véhicule automobile comportant un dossier (3) et un appui-tête (4) fixé au-dessus d'une partie supérieure du dossier et comportant une face antérieure (4a) destinée à servir de surface d'appui pour la tête (12) d'un utilisateur (14) du siège (1), **caractérisé par le fait que** l'appui-tête (4) renferme au moins un sac gonflable (6, 6') dont le gonflement est commandé par un détecteur (11) d'un événement accidentel, pour faire passer le sac gonflable (6, 6') d'un état replié à l'intérieur de l'appui-tête (4) à un état déployé dans lequel le sac (6, 6') s'étend latéralement par rapport à la tête (12) et au cou (13) et enveloppe une épaule (16, 16') et au moins une partie du thorax (15, 15') de l'utilisateur (14).
2. Siège suivant la revendication 1, **caractérisé par le fait que** le sac gonflable (6, 6') est relié à une cartouche de gonflement (8, 8') et disposé à l'état replié dans une cavité de la matelassure de l'appui-tête (4).
3. Siège suivant la revendication 2, **caractérisé par le fait que** la cartouche de gonflement (8, 8') est fixée sur une armature métallique (5) de l'appui-tête (4).
4. Siège suivant l'une quelconque des revendications 2 et 3, **caractérisé par le fait que** la cartouche (8, 8') et le sac (6, 6') à l'état replié sont dirigés de manière à faire sortir le sac gonflable de l'appui-tête (4) par l'une des faces suivantes de l'appui-tête : face arrière de l'appui-tête dirigée vers l'arrière du siège à l'opposé de la surface d'appui (6a), face supé-

rière de l'appui-tête.

5. Siège de véhicule automobile suivant l'une quelconque des revendications 1 à 4, **caractérisé par le fait que** le sac gonflable (6, 6') à l'état déployé comporte une partie supérieure (6a) constituant un coussin s'étendant latéralement par rapport à l'un des côtés de la tête (12) et du cou (13) de l'occupant (14) du siège de véhicule et une partie inférieure (6b) comportant une portion latérale (6'b) enveloppant une épaule (16, 16') de l'occupant (14) du siège et une portion frontale (6''b) enveloppant une partie du thorax (15, 15') de l'occupant (14). 5 10
6. Siège de véhicule automobile suivant l'une quelconque des revendications 1 à 5, **caractérisé par le fait que** le détecteur (11) d'un événement accidentel est un détecteur de retournement du véhicule automobile autour de son axe longitudinal. 15 20
7. Siège de véhicule automobile suivant l'une quelconque des revendications 1 à 6, **caractérisé par le fait que** le sac gonflable (6, 6') est prévu pour se dégonfler à partir de son état déployé, seulement après l'immobilisation complète du véhicule automobile à la suite de l'événement accidentel. 25
8. Siège de véhicule automobile suivant l'une quelconque des revendications 1 à 7, **caractérisé par le fait que** l'appui-tête (4) renferme deux sacs gonflables (6, 6') destinés à se déployer respectivement sur la droite et sur la gauche de l'appui-tête (4) du siège de véhicule automobile (1). 30

35

40

45

50

55

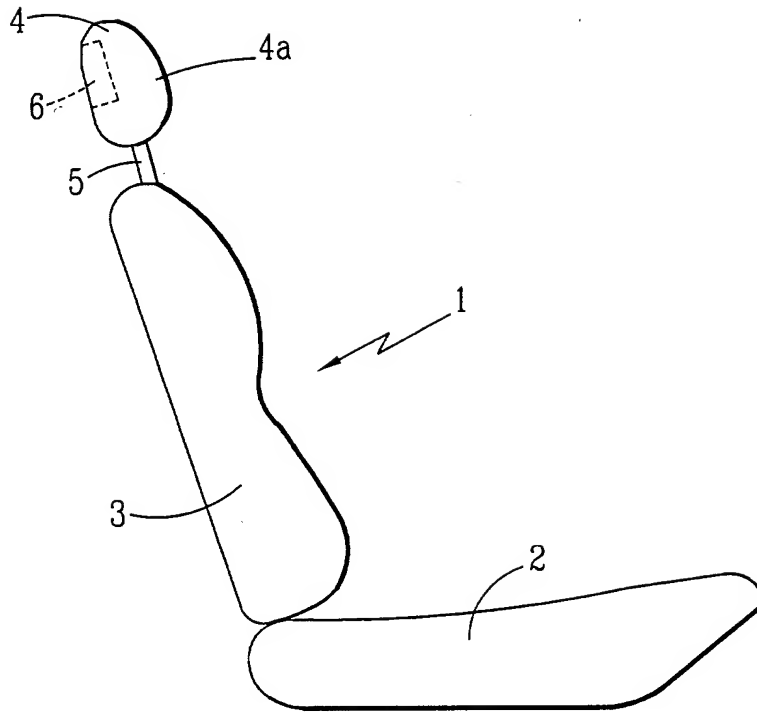


FIG.1

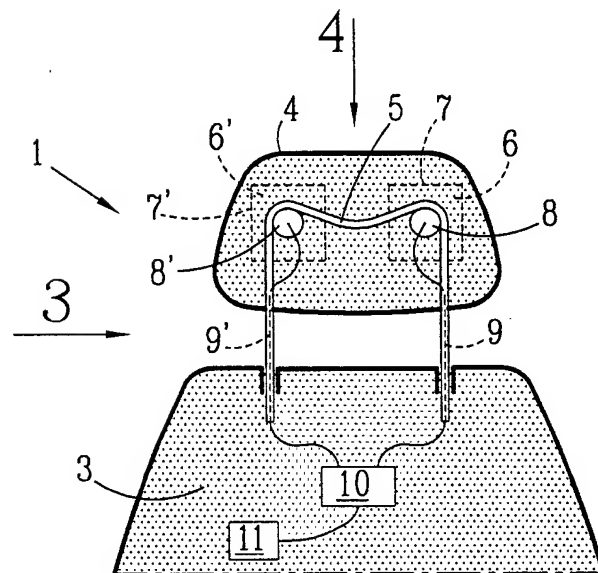
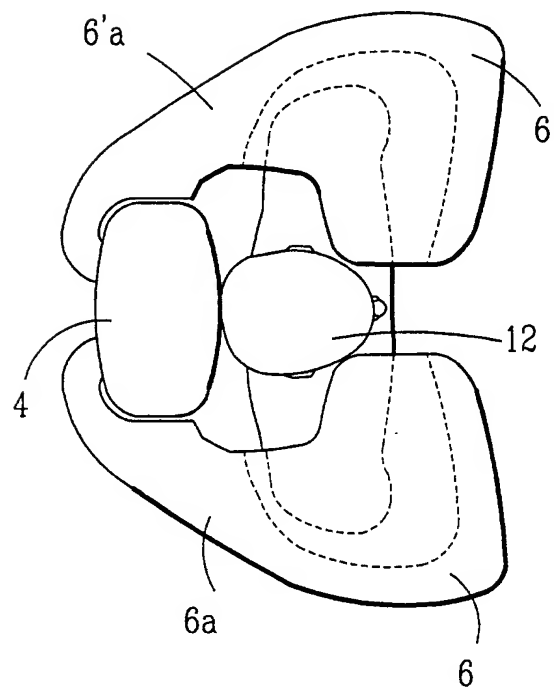
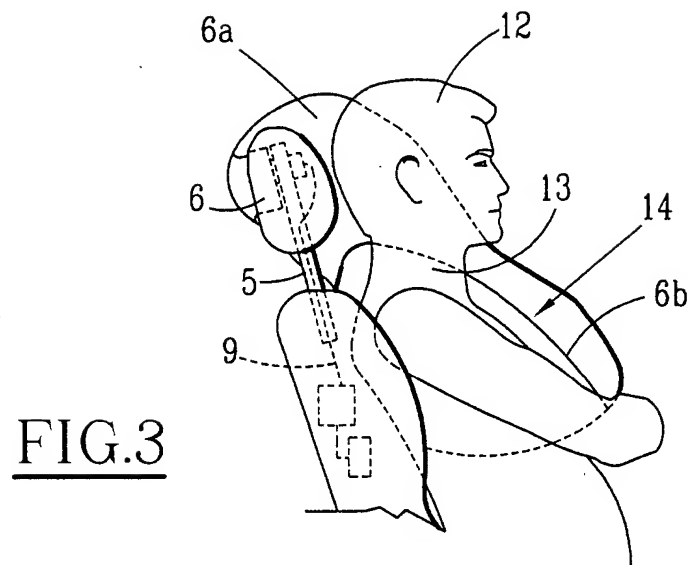


FIG.2



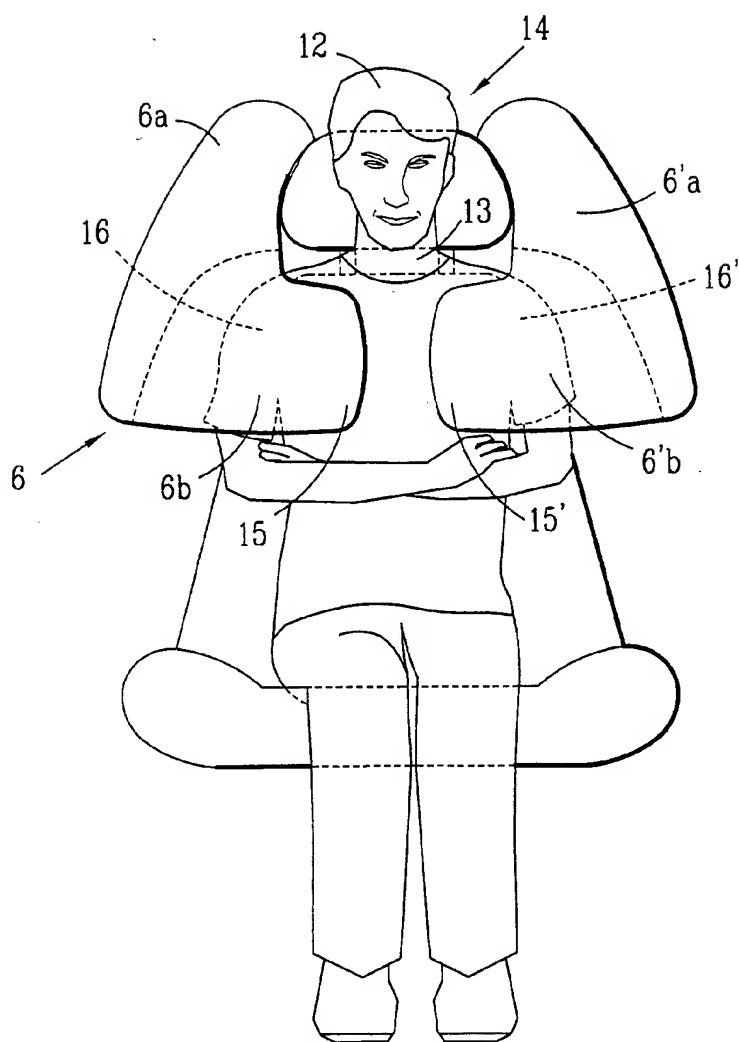


FIG.5

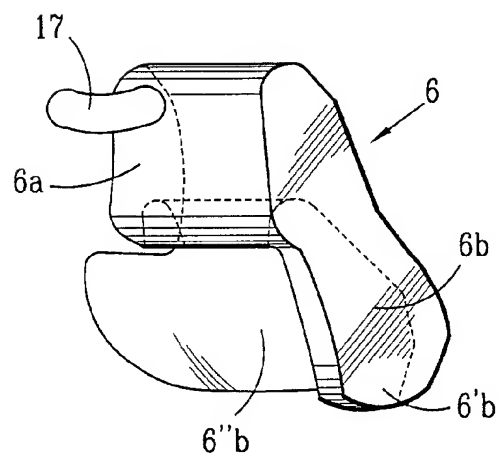


FIG.6

DERWENT-ACC-NO: 2002-342440

DERWENT-WEEK: 200502

COPYRIGHT 2008 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Seat for vehicle, comprises head rest with cavities which house cartridges and inflatable airbags which extend around the neck to support shoulders and chest after operation by a detector

INVENTOR: ARNAUD, M; QUENTIN, F

PATENT-ASSIGNEE: PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA[CITR]

PRIORITY-DATA: 2000FR-0012382 (September 28, 2000)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
DE 60107354 E	December 30, 2004	N/A	000	B60R 021/20
EP 1193141 A2	April 3, 2002	F	008	B60R 021/20
FR 2814414 A1	March 29, 2002	N/A	000	B60R 021/22
EP 1193141 B1	November 24, 2004	F	000	B60R 021/20

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT
 LU LV MC MK NL PT RO SE SI TR AT BE CH CY DE
 DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC NL PT SE TR

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
DE 60107354E	N/A	2001DE-0607354	September 14, 2001
DE 60107354E	N/A	2001EP-0402374	September 14, 2001
DE 60107354E	Based on	EP 1193141	N/A
EP 1193141A2	N/A	2001EP-0402374	September 14, 2001
FR 2814414A1	N/A	2000FR-0012382	September 28, 2000
EP 1193141B1	N/A	2001EP-0402374	September 14, 2001

INT-CL (IPC): B60N002/48, B60R021/20 , B60R021/22

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 1193141A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The vehicle seat has a back (3) and headrest (4) with cavities (7,7") in the upholstery. The cavities house inflatable airbags (6,6") and cartridges (8,8") which are activated by a detector (11) and control unit (10) in case of an accident. The airbags inflate to take up a shape which comes around the head and neck and gives support to shoulders and chest

USE - As vehicle seat giving protection to occupant in case of accident

ADVANTAGE - The airbags are shaped to give protection against injuries which might be sustained in a roll over accident

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows the headrest airbags

Seat back 3

Headrest 4

Inflatable airbags 6,6'

Cavities in headrest 7,7'

Cartridges 8,8'

Control unit 10

Detector 11

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/6

TITLE-TERMS: SEAT VEHICLE COMPRISE HEAD REST CAVITY HOUSE
CARTRIDGE INFLATE AIRBAG EXTEND NECK
SUPPORT SHOULDER CHEST AFTER OPERATE
DETECT

DERWENT-CLASS: Q17 X22

EPI-CODES: X22-J03A3; X22-J07;

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2002-269304